

令和3年度 公共事業評価調書
【再評価（平成30年度事前評価）】

やましろうごううんどうこうえんじょうよう じょうようばし
一般府道山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
道路整備事業



令和4年1月

京 都 府

【 目 次 】

1 事業概要	城陽橋－ 3
2 事業の進ちよく状況	城陽橋－ 9
3 事業を巡る社会経済情勢等の変化	城陽橋－ 11
4 事業費の投資効果	城陽橋－ 14
5 事業の進ちよくの見込み	城陽橋－ 15
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性等	城陽橋－ 15
7 良好な環境の形成及び保全	城陽橋－ 16
8 総合評価（案）	城陽橋－ 17

《参考資料》

『環』の公共事業構想ガイドシート	城陽橋－ 18
費用対効果分析説明資料	城陽橋－ 20

※ 本書に掲載した一部の地図は、国土地理院発行の電子国土基本図より作成したものである。

1 事業の概要

(1) 事業地の概要

事業地のある城陽市は、京都や大阪のベッドタウンとして発展してきた地域であり、近年では城陽市東部丘陵地（以下「東部丘陵地」と表記）の整備計画を策定するなど、さらなる発展に向けまちづくりが進展している。

一般府道（以下「(一)」と表記）山城総合運動公園城陽線は、宇治市を起点とし、城陽市の国道24号に至る道路であり、西日本高速道路株式会社（以下「NEXCO」と表記）新名神高速道路(以下「新名神」と表記)の城陽インターチェンジ(以下「IC」と表記)と東部丘陵地や宇治市街地を結ぶ区間の一部である。

事業区間は現在2車線の道路であり、令和5年度に予定されている新名神の全線開通や東部丘陵地などの周辺開発に伴う交通量の増加を見越し、国道24号や都市計画道路（以下「(都)」と表記）東部丘陵線等の4車線整備が進む中、ボトルネックとなることが懸念されている。

本事業は、(一)山城総合運動公園城陽線を4車線化することで、新名神の全線開通の効果を最大限発揮する4車線の道路軸を構築し、東部丘陵地などの周辺開発を支援するものである。



図-1 広域位置図

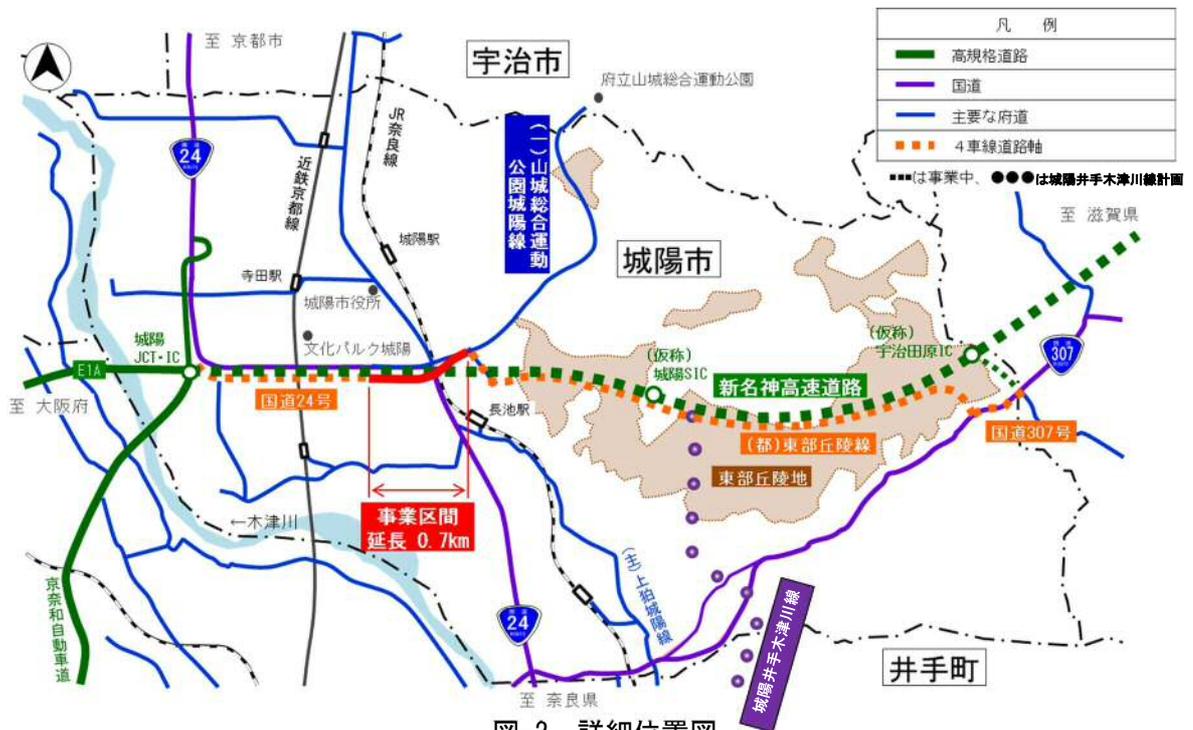


図-2 詳細位置図

(2) 事業の目的

I 城陽市のまちづくりを支援

城陽市では、新名神を活用した広域的な交流拠点機能などの展開・誘導を図るために、平成28年に「城陽市東部丘陵地整備計画」が策定され、令和5年度に予定されている新名神全線開通に合わせたまちびらきを実現させるため、^{ながいけ}長池地区及び^{あおだに}青谷地区を市街化区域に編入し、大規模商業拠点や物流拠点としての土地利用方針に基づくまちづくりが進められている。

これらのまちづくりを支えるため、周辺では、国道24号寺田拡幅事業、^{てらだかくふく}(都)東部丘陵線整備事業、国道307号整備事業により4車線整備が進められており、本事業は、このような事業と連携し、4車線の道路軸を形成することで、産業の活性化や広域的な地域間交流圏を形成することによるまちづくりに寄与することが期待されている。



資料：城陽市都市計画マスタープラン（平成30年5月）に加筆

図-3 土地利用方針図



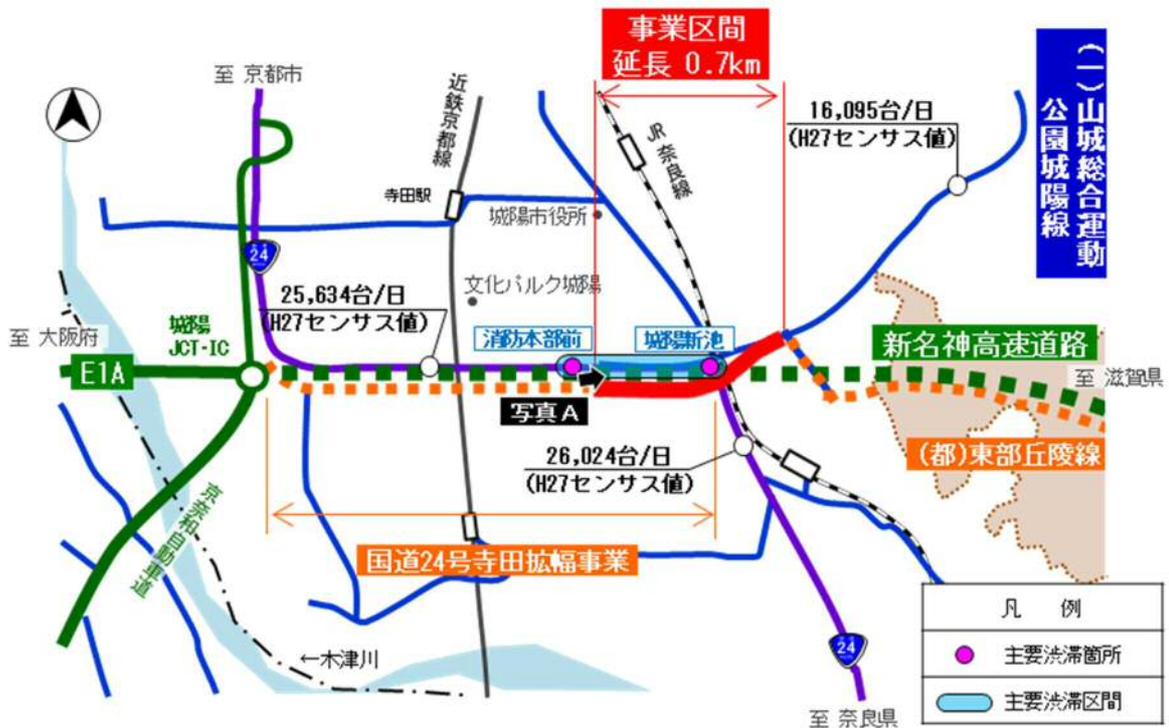
(仮称) 京都城陽プレミアム・アウトレット

図-4 大規模商業施設イメージ図

II 通行環境の改善

京都府域渋滞対策協議会において、消防本部前^{しょうぼうほんぶまえ}交差点、城陽新池^{じょうようしんいけ}交差点は主要渋滞箇所、国道24号消防本部前交差点～城陽新池交差点間は主要渋滞区間に選定されていることに加え、新名神の全線供用や東部丘陵地などの周辺開発の進行に伴う交通量の増加によって、さらなる渋滞悪化が懸念される。

本事業は、これらの渋滞対策として進められている国道24号寺田拡幅事業と連携し、4車線の道路軸を整備することにより、渋滞の緩和を図るものである。



資料：京都府域渋滞対策協議会資料をもとに作成

図-5 主要渋滞箇所・主要渋滞区間



写真-1 渋滞状況

Ⅲ 地域産業の発展を支援

京都府南部の山城地域は、平成 27 年 4 月に『日本茶 800 年の歴史散歩』～京都・山城～』として日本遺産に認定され、特産品である「宇治茶」の主生産地となっている。生産されるお茶は、茶園を覆って育てる「おい茶」が主流で、全国 2 位（令和 2 年年度）の生産量を誇っている。生産されたお茶は、一旦、城陽市内にある茶市場を介して全国に発送されており、関連事業と合わせて主要渋滞箇所が 4 車線化され、新名神とのアクセス性が向上することにより、出荷～流通の速達性・定時性が向上し、地域産業の発展につながるものと期待されている。



図-6 山城地域のお茶

IV 緊急輸送路道路の機能強化

(一) 山城総合運動公園城陽線は、第2次緊急輸送道路^{※1}に指定されており、災害発生時等の避難・救助活動等において、重要な役割を担う道路である。

本事業区間を4車線化整備することで、災害発生時において、新名神をはじめとする広域的な道路ネットワークとの連携が強化され、本地域への交通が寸断されるリスクが低減されるとともに、防災拠点間のアクセス性を向上させ、地域の防災力が強化されることで、地域住民の安心・安全が確保される。

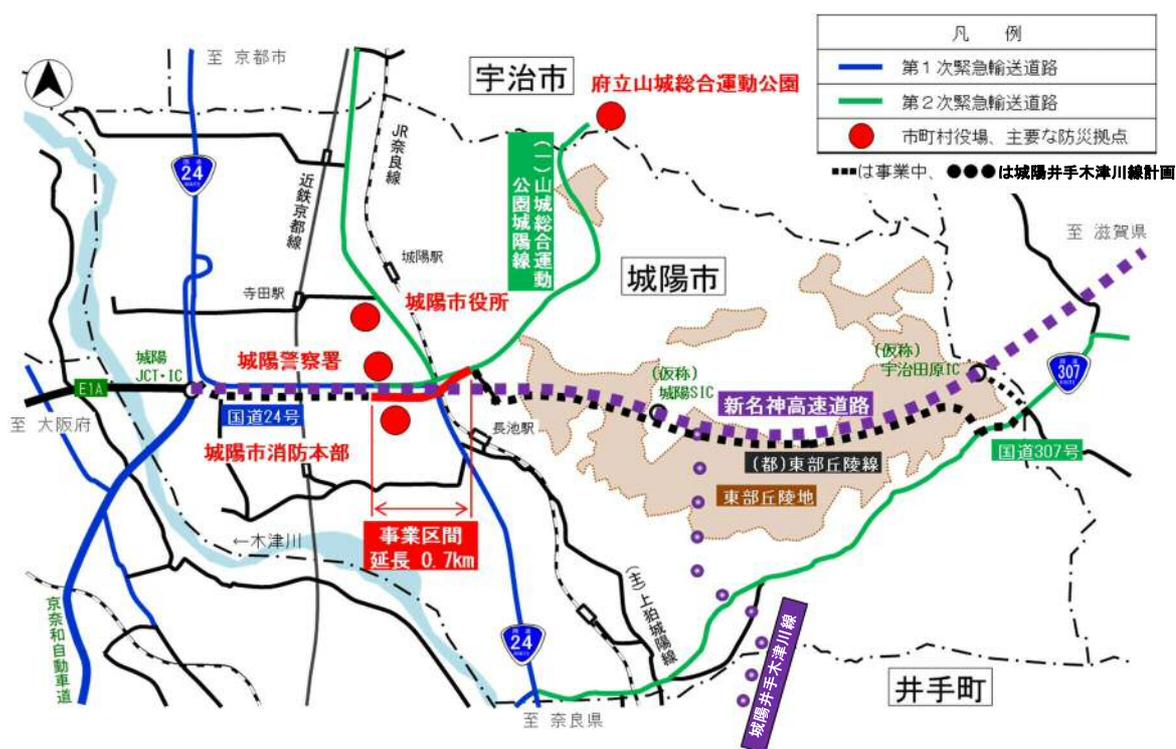


図-7 主な防災拠点

※1 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

- ア 第1次緊急輸送道路
 - ・府庁と総合庁舎（宇治、亀岡、舞鶴、峰山）を連絡する道路
 - ・他府県からの広域輸送道路（高速道路、一般国道の指定区間等）
 - ・重要港湾舞鶴港を連絡する道路
- イ 第2次緊急輸送道路
 - ・第1次緊急輸送道路と市町村役場等、その他の防災拠点を連絡する道路

(3) 事業内容

表-1 事業内容

項目	内容
路線名	(一) 山城総合運動公園城陽線
事業主体	京都府
事業箇所	城陽市富野 ^と 地内
延長・幅員	延長：0.7km 幅員：18.0m 4車線 片側歩道 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>【新設橋】※今回追加</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【既設橋】</p>  </div> </div>
計画交通量 ^{※2}	20,000台/日(令和12年予測交通量)
道路の区分 ^{※3}	第4種第1級
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ○京都府総合計画 山城地域振興計画(令和元年10月変更) 3(1)ア 城陽市東部丘陵地での新市街地整備等促進 ○京都府地域防災計画 第二次緊急輸送道路に指定 ○第四次城陽市総合計画(平成29年7月) 新名神高速道路の開通を契機とした新たなまちづくりの推進 東部丘陵地の整備による京都府南部地域の活性化 ○城陽市都市計画マスタープラン(平成30年5月) 4.3 2)① 効率的な道路ネットワークの形成

※2 計画交通量

当該区間を将来通行する自動車の1日当たりの予測交通量(令和12年時点の予測交通量)。

※3 道路の区分

道路の各種の規格を決める基準である「道路構造令」において、道路の種類(高速自動車国道とその他の道路)、道路の存する地域(都市部と地方部)、地形の状況(平地部と山地部)、計画交通量に応じて分類し、道路に求められる機能を実現していくこととしている。

2 事業の進ちょく状況

(1) 進ちょく状況

本事業は、平成31年度に着手し、概ね用地買収が完了し、橋梁上下部工事に着手している。

表-2 投資事業費

全体事業費（内用地補償費）	56.0億円（2億円）
令和3年度末までの投資事業費（見込み） （内用地補償費）	24.4億円（進ちょく率44%） （1.7億円）（進ちょく率85%）

表-3 進ちょく状況

年 度	主たる内容
H31/R元	測量・設計、用地買収、橋梁下部工
R2	用地買収、橋梁下部工、橋梁上部工
R3	用地買収、橋梁下部工、橋梁上部工

(2) 全体事業費の変化

事業の進ちょくに伴い、以下の状況変化に対応するため、事前評価時から全体事業費が約16億円増となる見通し。

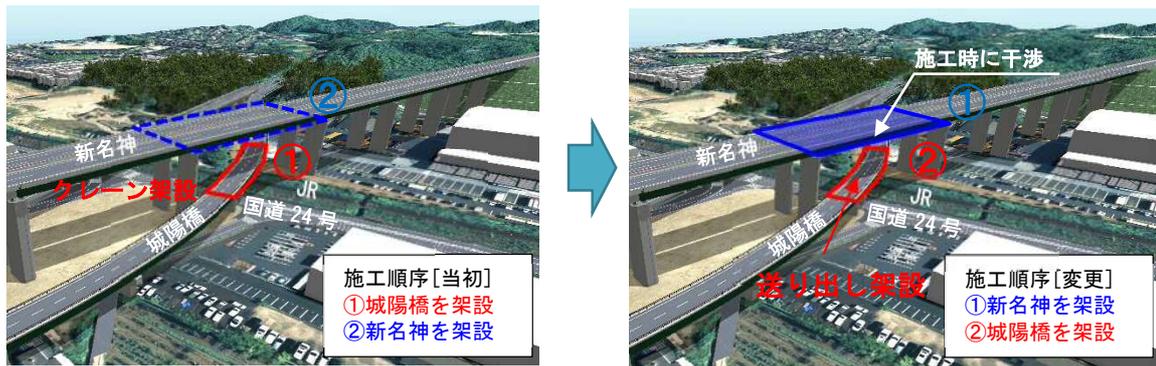
表-4 全体事業費の変化

	事前評価時	今回	増
全体事業費	40億円	56億円	+16億円

(主な事業費の増減)

- ・ 橋梁点検用常設足場の追加 (増 約3億円)
- ・ 平成26年の道路法施行規則改正以降、橋梁等の道路構造物点検が義務化される中、鉄道上空の橋梁点検は、営業線に影響がでない時間帯や電線との離隔など制約条件が多く、加えて、交通量が非常に多い国道24号、区分地条件が設定された民地を跨ぐ区間が連続することから、関係機関及び地権者との協議を行い、点検のみならず修繕工事も含めた維持管理の確実性、効率性、即応性を高めるため、橋梁点検用常設足場を設置することとなり、その費用が追加となるもの。

- ・ JR奈良線及び国道24号跨線部における架設方法の変更 (増 約 1 3 億円)
- ・ 事業着手前のNEXCOとの工程調整では、新名神高架部に先行して本橋を架設する計画としており、大型クレーン架設工法としていたが、事業着手後にNEXCOとの詳細な工程調整を実施した結果、新名神高架部を先行して架設する必要が生じた。このため、本橋においては高架下でも施工可能な送り出し架設工法に変更し、その費用が増加したものの。



変更後の架設計画図

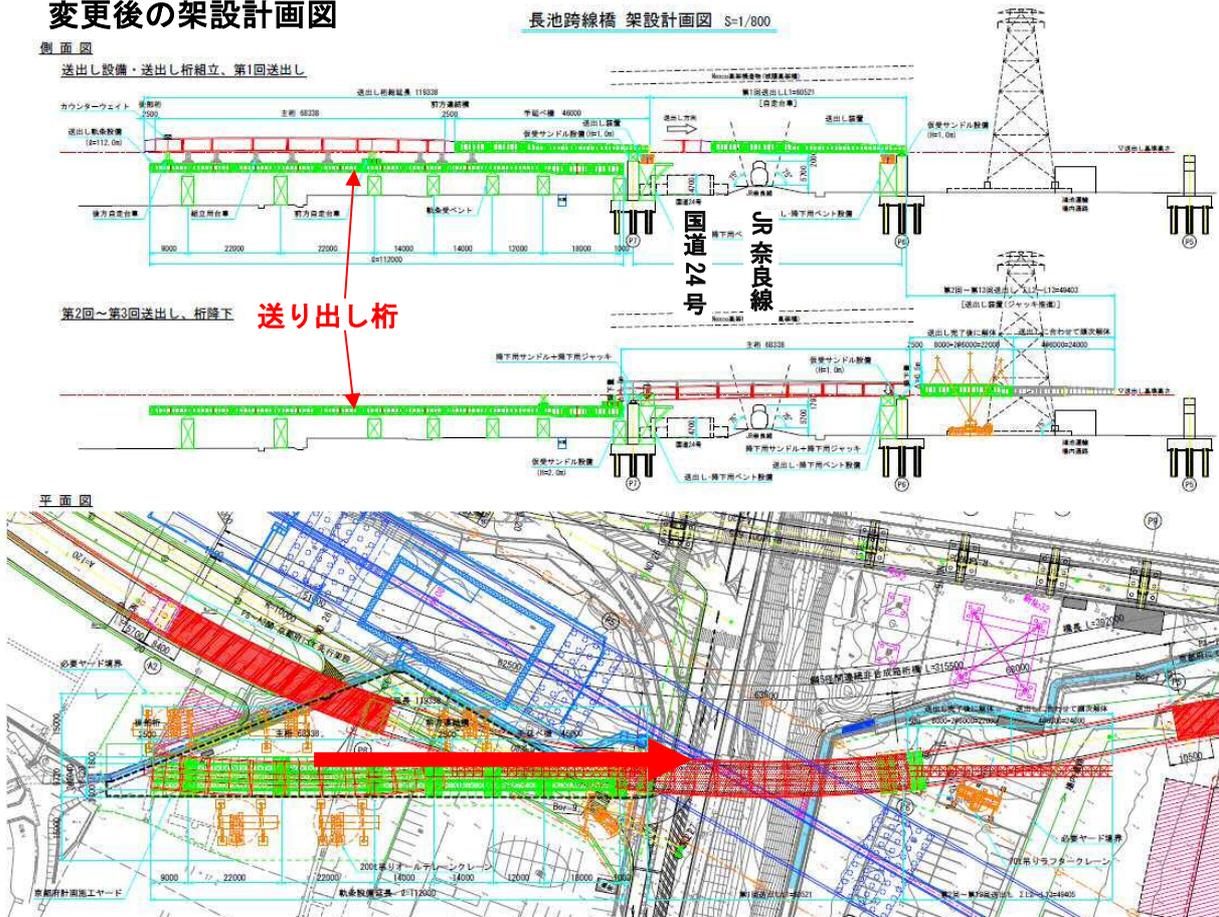


図-8 架設計画図

3 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 事業を巡る社会情勢の変化

前回再評価時（平成 30 年度）以降の、事業を巡る社会経済情勢等の変化は次のとおりである。

表-5 社会経済情勢等の変化

事業の目的	社会経済情勢等の変化
I 城陽市のまちづくりを支援	<p>新名神が R5 年度開通を目指し進められている中、R1.7 には城陽スマート IC（以下、SIC）のレーン追加が決まり、R2.7 には(仮称)京都城陽プレミアム・アウトレットが造成工事に着手する等、周辺開発が進展しており、これらを結ぶ 4 車線道路軸を形成する本事業の必要性が高まっている。</p>  <p>【写真-2 城陽 JIC 付近の状況】</p>
II 通行環境の改善	<p>依然として慢性的な渋滞は解消されておらず、周辺開発が具体化する中、城陽 SIC のレーン数が追加（R1.7）され、さらに増加する交通量进行处理する本事業の必要性がさらに高まっている。</p>
III 地域産業の発展を支援	<p>山城地域では平成 29 年の「お茶の京都博」をきっかけに、(一社)京都山城地域振興社(お茶の京都 DMO)を中心とした観光振興が進んでおり、点在する地域をつなぐ交流型観光産業の推進を支援する道路としても期待が高まっている。</p>
IV 緊急輸送道路の機能強化	<p>緊急輸送道路に指定されており、引き続き、防災・減災等の観点で重要な路線である。</p>

(2) 京都府の中長期的な道路整備の方向性における位置付け

本事業は、「京都のみち 2040^{※4}」における、京都府が将来構想を実現するための道路施策のうち、「物流の高度化の促進」他の施策に合致し、京都府の将来に必要な広域道路ネットワークのうち、人流（観光）及び防災の機能が求められるリンクに位置づけられており、事業の必要性が認められる。

※4 京都のみち 2040

急速な日本国内や世界の変化に対応しつつ、長い歴史の中で築かれた京都ならではのポテンシャルを生かし、京都府総合計画で提示された将来像の実現を目指して、中長期的な道路施策の方向性及び目指すべき広域的な道路ネットワークのあり方を示すもの。令和元年 12 月に策定

表-6 京都のみち 2040 における将来構想を実現するための道路施策

20 年後の道路の姿	道路施策
日常生活を支え、すべての人にやさしい道	安心・安全な道路空間の確保
	歩きたくなる健康まちづくり
	市街地・街並みの形成
	交通結節点の利便性向上
	中山間地域における持続可能な交通の確保
豊かな文化・景観資源を活かし、相互に魅力を高め合う道	地域の文化を活かした道路空間の形成
	観光周遊の促進
効率的な移動を支え、産業の発展を生み出す道	物流の高度化の促進
	交通渋滞の解消
災害に強く持続可能な社会をつくる道	防災・減災、国土強靱化の推進
	戦略的なアセットマネジメント
	環境にやさしい社会の仕組みの構築

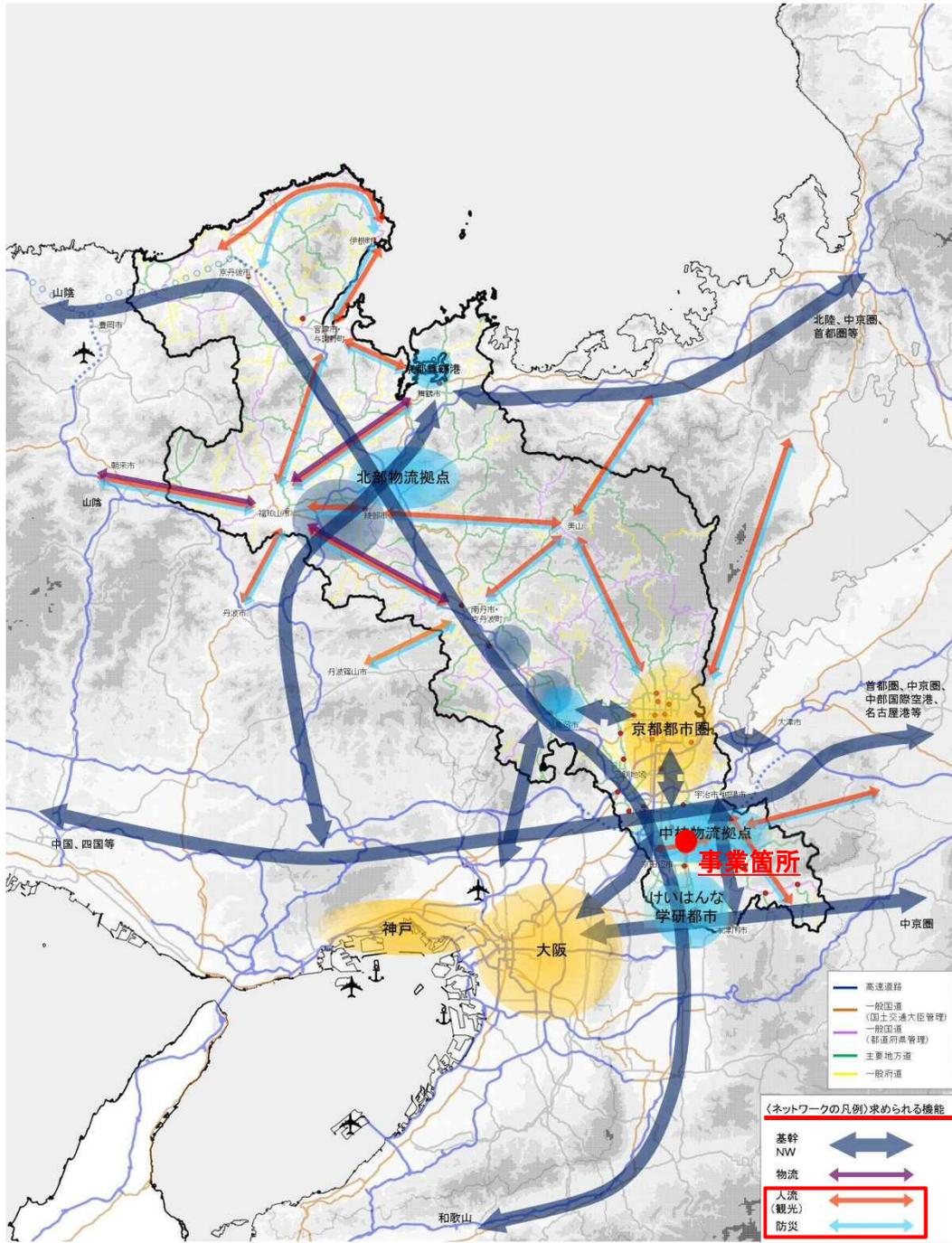


図-9 京都府の将来に必要な広域道路ネットワーク

4 事業費の投資効果

(1) 費用便益比 (B/C) の算出

本事業では、総費用は増えるものの、将来交通量の変化に伴い、本道路整備を実施しない場合と比べて、道路整備による総便益が増加し、費用便益比は向上している。

表-7 費用便益比

項目	前回 (基準年H30)	今回 (基準年R3)	残事業
総便益 (B)	37.5億円	66.3億円	66.3億円
総費用 (C)	33.2億円	50.4億円	27.1億円
B/C	1.1	1.3	2.4

* 費用便益分析マニュアル【国土交通省 道路局 都市・地域整備局（平成30年2月）】に準じて算出

* 総便益及び総費用については、現在価値化（基準年の価値に換算）した数値である。前回は平成30年を基準に現在価値化、今回は令和3年を基準に現在価値化している。

(2) 費用対効果以外の事業の有効性

○城陽市のまちづくりへの寄与

開発が計画されている東部丘陵地へのアクセス強化を図ることにより、城陽市のまちづくりに寄与

○地域産業の振興や交流人口拡大を支援

新たな幹線道路ネットワークの構築による物流の効率化、企業誘致等による地域産業の振興に寄与

○災害に対する安心・安全の確保

広域的な道路ネットワークとの連携が強化され、地域の交通寸断リスクが低減されるとともに、防災拠点間のアクセスを向上させ、地域の防災力が強化されることで、災害に対する安心・安全を確保

5 事業進捗の見込み

用地買収については概ね完了しており、橋りょう上下部工を発注し令和3年度末では事業の進捗率が約44%となる見込み。

橋梁架設計画の見直しなど、事業費が増大しているが、早期完成に向けて引き続き事業進捗を図る。

6 コスト削減や代替案立案等の可能性等

(1) コスト削減の可能性

残土について他の公共事業への流用による事業費削減を検討するなど、引き続きコスト削減を図っていく。

(2) 代替案の可能性

用地買収が概ね完了しており、事業も約44%（令和3年度末）まで進捗していることから、現時点におけるルート変更は現実的でない。

7 良好な環境の形成及び保全

(1) 地球環境・自然環境

4車線ネットワークを整備することにより、渋滞による速度低下が解消されるため、円滑な通行環境を確保し、CO₂排出量の削減を図る。

(2) 生活環境

工事実施の際には、騒音・振動の発生が抑制される工法や低騒音・低振動の機械を採用することで、生活環境を保全する。

(3) 地域個性・文化環境

事業地周辺には芝山遺跡等が位置しており、埋蔵文化財保護の観点から、文化財保護課と連携し、文化財の発掘調査等の適切な対応を図る。



資料：京都府・市町村共同統合型地理情報システムより作成

図-10 遺跡分布地図

8 総合評価（案）

（1）事業の進捗状況

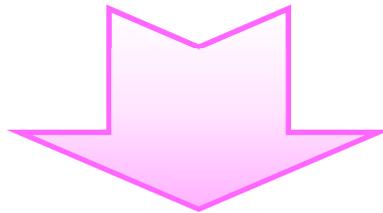
- ・ 用地買収が順調に進められており、全体事業費の約44%（令和3年度末）まで進捗しており、進捗における問題はない。

（2）事業の効果

- ・ 新名神高速道路（大津 JCT（仮称）～城陽 JCT・IC）の整備が着実に進められており、周辺道路についても、国土交通省や城陽市が整備を進めるなど、高速道路の開通を契機としたまちづくりに向けた準備が着実に進められており、城陽橋の4車線化により、その整備効果を最大限に発揮させる必要がある。

（3）良好な環境の形成及び保全

- ・ 走行性向上による排気ガス排出量の削減や、交通環境の改善が期待される。



総合評価として本計画で事業を継続する必要がある。

『^わ環』の公共事業構想ガイドライン評価シート

		作成年月日	令和3年●月●日		
		作成部署	道路建設課		
事業名	(一)山城総合運動公園城陽線道路整備事業		地区名	城陽市富野地内	
事業概要	円滑な走行環境の確保、高速道路へのアクセス機能向上による地域産業の振興や交流人口拡大を図り、4車線化を行う。[事業延長：0.7km、幅員：18.0m]				
目指すべき環境像	4車線化により円滑な通行環境を確保することによるCO2排出量の削減				
関連する公共事業	新名神高速道路建設事業、国道24号寺田拡幅事業、(都)東部丘陵線整備事業				
評価項目		選定要否	施工地の環境特性と目標	環境配慮・環境創造のための措置内容	環境評価
主要な評価の視点					
地球環境・自然環境	地球温暖化(CO ₂ 排出量等)	○	事業地である国道24号消防本部前交差点～城陽新池交差点間は主要渋滞区間に選定されており、低速走行によるCO ₂ 排出量を削減する必要がある	4車線化により、円滑な通行環境を確保し、CO ₂ 排出量の削減を図る	4
	地形・地質				
	物質循環(土砂移動)				
	野生生物・絶滅危惧種				
	生態系				
	その他				
生活環境	ユニバーサルデザイン		事業地である国道24号消防本部前交差点～城陽新池交差点間は主要渋滞区間に選定されており、さらに大型車交通も多く沿道環境の改善が必要である	車線化により、円滑な通行環境を確保し、沿道環境の改善を図る	
	水環境・水循環				
	大気環境	○			4
	土壌・地盤環境				
	騒音・振動	○			3
	廃棄物・リサイクル	○			3
	化学物質・粉じん等				
	電磁波・電波・日照				
その他					
地域個性・文化環境	景観		周辺には芝山遺跡等が位置しており、埋蔵文化財保護の観点から、適切に対応する必要がある	文化財保護課とは事前に協議を進めており、文化財の発掘調査、記録保存等の適切な対応を図る	
	里山の保全				
	地域の文化資産	○			3
	伝統的行祭事				
	地域住民との協働				
	その他				
外部評価					

(別紙)

構想ガイドラインチェックリストの記載要領

- 1) 「施工地の環境特性と目標」欄：評価項目の「主要な評価の視点選定の考え方」に当てはまる項目について、下記の記載要点を踏まえて施工地地の環境特性と目指すべき方向（環境目標）についての点検を行い、できるだけ具体的に（例えば絶滅危惧種の名称等）記載すること。
- 2) 「環境配慮・環境創造のための措置内容」欄：「施工地の環境特性と目標」の記載内容に対応して実施しようとする回避措置や自然再生・環境創出等の方策について記載すること。
- 3) 「環境評価」欄：評価項目ごとの環境配慮の自己評価を記載する。

(改善；5、やや改善；4、現状維持；3、やや悪化；2、悪化；1)

評価項目	主要な評価の視点	「施工地の環境特性と目標」の記載要点
地球環境・自然環境	地球温暖化 (CO ₂ 排出量等)	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って温室効果ガスの著しい発生が予測されるため、発生抑制や吸収源の創出などが必要。
	地形・地質	・地域の自然環境の基盤となっている地形・地質の維持・保全・改善・回復などが必要。
	物質循環 (土砂移動等)	・河川における土砂移動機能が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	野生生物 ・絶滅危惧種	・京都府レッドデータブック掲載の「絶滅が危惧される野生生物」の生息地等が確認されたため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	生態系	・地域生態系の維持・保全・改善・回復などが必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地球環境や自然環境の特性と目指すべき方向（環境目標）
生活環境	ユニバーサルデザイン	・高齢者や障がい者など社会的弱者に配慮した施設構造としていくことが必要。
	水環境・水循環	・事業前の水環境・水循環が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	大気環境	・事業前の大気環境が良（又は不良）であるため、その維持（又は改善）が必要。
	土壌・地盤環境	・事業前の土壌・地盤環境が良（又は不良～汚染、沈下、水脈分断など）のため、その維持（又は改善）が必要。
	騒音・振動	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、騒音・振動の発生が予測されるため、発生抑制が必要。
	廃棄物・リサイクル	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、建設廃棄物の大量発生が予測されるため、発生抑制、再使用、リサイクルなどが必要。
	化学物質・粉じん	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、化学物質や粉じんによる汚染が予測されるため、汚染の防止・抑制が必要。
	電磁波・電波環境・日照	・事業の実施又はそれによって設置される施設の供用に伴って、電磁波、電波障害、日照障害が予測されるため、障害の防止・抑制が必要。
その他	・その他、施工地及び周辺地域における生活環境の特性と目指すべき方向（環境目標）	
地域個性・文化環境	景観	・京都らしい自然景観や歴史的景観、都市景観が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域の文化資産	・史跡や天然記念物、歴史的に重要な遺跡、古道、伝承、家屋(群)など地域固有の文化資産が存在するため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	里山の保全	・多様な生物相や農村景観の重要な要素となっている里山が存在しているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	伝統的行祭事	・地域の伝統的な行祭事等が行われているため、その維持・保全・改善・回復などが必要。
	地域住民との協働	・事業の構想、設計、施工、管理などについて地域住民との協働が必要。
	その他	・その他、施工地及び周辺地域における地域個性や文化環境の特性と目指すべき方向（環境目標）。

■費用便益分析結果総括表（事業全体）

事業名	一般府道 山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
事業所管課	道路建設課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2021年（令和 3年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2023年（令和 5年）
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用 ※1

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	51.9※2	0.8	46.5
基準年における現在価値 (C)	50.1	0.3	50.4

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計51.9億円は、全体事業費56億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益 ※3

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	148.7
基準年における 現在価値 (B)	66.3

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	66.3/50.4	1.3
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	47.8	/
用地・補償費	1.9	
その他経費 (測量試験費等)	1.3	
合計	51.0	50.1

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.9	0.3

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	51.9	50.4

●便益の内訳

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	152.9	68.1
走行経費減少便益	-1.5	-0.7
交通事故減少便益	-2.7	-1.1
合計 (B)	148.7	66.3

走行時間短縮便益：道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額換算したもの

走行経費減少便益：走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等に係る経費

交通事故減少便益：道路が整備されることによって交通事故が減少するといった観点から、交通事故による社会的損失を金額換算したもの

維持管理費：供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用

■費用便益分析結果総括表（残事業）

事業名	一般府道 山城総合運動公園城陽線（城陽橋）
事業所管課	道路建設課

1 算出条件

算出根拠	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省道路局、都市・地域整備局)
基準年	2021年（令和 3年）
事業着手年	2019年（平成31年）
事業完了予定年	2023年（令和 5年）
便益算定対象期間	供用後50年

2 費用 ※1

(単位：億円)

	事業費	維持管理費	合計
単純合計	28.7※2	0.9	29.6
基準年における現在価値 (C)	26.8	0.3	27.1

※1 事業費、維持管理の内訳は次頁のとおり

※2 事業費の単純合計28.7億円は、残事業費31.6億円から消費税相当額を控除した額である

3 便益※3

(単位：億円)

検討期間の総便益 (単純合計)	148.7
基準年における 現在価値 (B)	66.3

※3 便益の内訳は次頁のとおり

4 費用便益分析比

B/C	66.3/27.1	2.4
-----	-----------	-----

●費用の内訳

1 事業費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
工事費	28.0	/
用地・補償費	0.1	
その他経費 (測量試験費等)	0.6	
合計	28.7	26.8

2 維持管理費

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
維持管理費	0.9	0.3

3 総費用

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
(C)	29.6	27.1

●便益の内訳

(単位：億円)

	単純合計	現在価値
走行時間短縮便益	152.9	68.1
走行経費減少便益	-1.5	-0.7
交通事故減少便益	-2.7	-1.1
合計 (B)	148.7	66.3

走行時間短縮便益：道路が整備されることによって車を利用する時間が短縮され、その短縮された時間を仕事など他の目的に費やすことができることで生み出される価値を金額換算したもの

走行経費減少便益：走行時間や走行距離が短縮されることによって節約することができる、燃料、オイル、タイヤ等に係る経費

交通事故減少便益：道路が整備されることによって交通事故が減少するといった観点から、交通事故による社会的損失を金額換算したもの

維持管理費：供用後50年間の、「道路維持費」、「道路清掃費」、「照明費」、「補修費」などの維持管理に要する費用